

平成16年度 福岡空港調査連絡調整会議幹事会（第1回）
（議事録）

1 日 時 平成16年6月22日（火）14：00～15：10

2 場 所 福岡国際会議場 4階 409会議室
福岡市博多区石城町2-1

3 出席者

(1) 幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	東 俊夫
国土交通省大阪航空局飛行場部長	松本 清次
福岡県企画振興部理事	田村明比古
福岡市総務企画局理事	中島 紹男

(2) 本省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課空港計画企画官 八鍬 隆

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

事務局

それでは、開催させていただきます。本日は幹事4名、および本省計画課から八鍬空港計画企画官のご出席もいただいております。

なお、マスコミの方にはお願いでございますが、議事の進行の関係でテレビカメラの撮影は冒頭の事務局説明までとさせていただきます。

それでは九州地方整備局、東部長、進行方よろしくお願いたします。

東部長

それでは議事に入らせていただきます。

昨年10月から、福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方、我々はPI計画と言っておりましたけれども、検討を始めました。本年3月に最終的な原案を公表して、4月から5月にかけてパブリック・コメントの募集を行いました。本日はこの募集結果と、連絡調整会議としての意見に対する考え方を整理したいと思っております。また、このPIを今後どうやって実施するかを決める会議でございます。

基本的には、市民と言うか広く国民の方々からのご意見といったものをいかに受け止めていくかといったことが中身でございます。今日は議論を深めたいと思っております。

今日は幹事会ということですが、連絡調整会議メンバーから幹事会が委任を受けてこの件について我々幹事が議論するというところでございますので、皆様方も再度この点を確認していただければと思います。

それでは議事に入る前に、資料の確認をお願いしたいので、事務局に進行を戻します。

事務局

本日、お手元にお配りしております配布資料ですけれども、配布資料一覧、議事次第、座席表、出席者名簿、資料 1「パブリック・コメントでいただいたご意見と当会議の考え方について（案）」、その別添 2 ということで意見の内容と考え方をまとめたもの、資料 2 の「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方（案）」、最後にこれの参考資料、今後のスケジュール、資料 4 の本会議の開催要領改正案をご用意しております。すべてお揃いでしょうか。よろしくお願いたします。

東部長

それでは議題 1 の「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」最終とりまとめについて、ご説明よろしくお願いたします。

議事(1)「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」最終とりまとめについて【説明：資料 1、資料 2】

田村理事

それではお手元に配布されております資料 1、これは別添 1 とつながっております。それから別添 2、これらに基づきまして説明させていただきたいと思います。

「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」につきましては、先般、3月15日に連絡調整会議の案として最終とりまとめ案を公表したわけでございますが、これにつきまして4月12日から5月12日まで1カ月間、パブリック・コメントを行ったところでございます。

最終的には3団体を含みます73名から191件のご意見をいただいたところでございます。いただいたご意見の内容につきましては、別添 1、2 に基づいてご説明させていただこうと思っておりますけれども、非常に多岐にわたるご意見を頂戴しております。この場をお借りしまして、意見をいただきました皆様方に厚く御礼申し上げる次第でございます。

これらの意見を精査した上で今日、議論をしていただくわけですけれども、連絡調整会議としての考え方を、いただいたご意見に対してまとめました。これをお示しするとともに、いただいたご意見については最終とりまとめが確定したあと、PI実施計画というものを第1ステップについて策定していくわけでございます。こういったところで内容を反映させていくということ、また実施計画に基づきますPIの実施そのものにおきまして、十分に留意してまいりたいと考えているわけでございます。

1枚おめくりいただきまして、別添 1 を見ていただきたいと思います。先ほど申しましたように、ご意見は73名の方から191件いただいているわけでございますけれども、191という数字は1人の方から複数の内容を含むご意見をいただいていることが多かったわけでございますけれども、項目ごとに整理いたしまして、それぞれ1件として計上させていただきました。

この191件の内訳でございますけれども、今回はPIのやり方、プロセスにつきまして皆さんに問うたわけでございまして、そのPI計画、PIのあり方に直接関係するご意見が106件ございました。そのほかにも、PIのやり方そのものではないのですが総合的な

調査の中身そのものについてご意見をいただいております。例えば、今の空港についての考え方、あるいは新空港についての考え方、あるいは近隣空港との連携に関するご意見、それから総合的な調査の項目についてのご意見ということでいろいろいただいております。

106 件の P I 計画に関するご意見につきましては、下に棒グラフがございますけれども、P I の導入について評価するかどうかということについて 39 件、それから情報提供のあり方とか意見収集の方法、P I を実施するにあたっての周知広報、あるいは第三者機関、あるいは P I の手法、時間管理、今回のパブリック・コメントの実施方法についてもご意見をいただいておりますが、それぞれここに掲げておりますような件数のご意見をいただいております。

実は今回、意見をいただくに際しまして、人が集まりやすいところ、あるいは市町村の窓口にしたパンフレットにはアンケートを付けたご意見用紙を用意いたしました。したがってアンケートも一緒に実施したわけでございます。今回、ご意見の中身そのもので P I の導入を評価すると言っていた方、それからご意見の中身そのものを評価するかないかということについてはニュートラルだけれども、アンケートの方で評価すると言っていた方、これらを合わせますと、73 名のうち 64 名の方に「P I 導入を評価する」というご意見をいただいております。

それから一方で、導入を評価されないご意見をいただいた方は 2 名ということでございまして、その他の 7 名は P I に関するご意見はいただかなかったのですが、総合的な調査に関するご意見をいただいたということでございます。

もう 1 枚おめくりいただきますと、73 名の方々の属性につきまして集計をいたしましたところ、意見をいただいた方の年齢で最も多い年代が 40 代、それに次いで 50 代と、この 2 つを合わせまして半数弱のご意見をいただいたということでございます。これはちょうど福岡空港の利用者の属性ということで見ましても 40 代、50 代の方の利用が多いということと符合しているわけございまして、やはり利用される方の関心が相対的に高かったのではないかとございまして、その他の年代の方も満遍なくいただいております。

それからご意見をいただいた方の住所を見ますと、半数を超える方々が福岡市内でございまして、これに福岡市以外の県内を合わせますと、これだけで 93% の方が福岡県内の方でございましたが、県外からも 5 人の意見をいただいているという状況でございます。

先ほどちょっと申しあげましたように、意見提出用紙にアンケートを付けておりまして、3 問用意しておりました。それには 56 名の方がお答えいただいたわけですが、1 つはパンフレットとか要約版みたいなものをご覧になって、情報提供及び意見収集のあり方、P I のやり方の案をご覧になって「内容がおわかりになったか」ということにつきましては、93% の方が「はい」とお答えいただいております。

それから「今回の調査に際して P I を導入していくことについてどう思いますか」という問いに対しまして、「好ましい」という答えが 94% ございました。「好ましくない」とお答えになった方が 1 人、「よくわからない」が 1 人ということになっております。

それから「P I の導入に際してどのようなことが重要であるか」という問いも用意したわけでございますけれども、1 番多かったのは「検討の過程や判断の根拠を十分に公表すること」、これが 45 件、35% ございました。これは複数回答も OK ということでアンケートしたわけでございますけれども、「情報をわかりやすく十分に提供すること」というのが

32%、「様々な意見を十分に聞いて、公正に取り扱うこと」が24%ということでございます。総じて、今回のP Iの導入ということにつきましては好意的に受け止められていると考えてよろしいかと思えます。

ただ、これからご説明します別添2で非常に多様なご意見をいただいておりますので、それにつきまして主なご意見を紹介しながら、連絡調整会議としてどういう考え方をとるのかという案も併せてご説明したいと思えます。

別添2は10ページからなっております。これを概ね先ほどの棒グラフの分類と合致するように、項目ごとに意見を並べております。

1ページ目は「P I導入について」のご意見ということでございますけれども、意見の中でP Iを導入することについて評価するご意見というのは非常に多くいただいておりますが、主なところでは「時代に即して大いに良いことだ」というようなご意見や「空港問題に関しては県民・市民の意見を聴取すべきと思っていた。今回のP Iの案には賛成」というようなご意見をいただいております。それからそこから7つ下がったところに「空港問題に対して慎重かつ柔軟な進め方に共感を感じる。今後、このようなP Iのあり方が新しい公共事業遂行の先進的な規範となり、市民等に開かれた形での事業遂行が広く行われることを望む」というようなご意見もいただいております。

それから下の方には、「調査段階からのP I実施は画期的」というご意見も複数いただいているとともに、「むしろ当然」というご意見もいただいております。

いずれにしても、これらのご意見に対しましては、ここに「考え方」と書いてありますが、これはP I計画案の中にも書かれていることでございますけれども、「福岡空港は国や地域にとって重要な役割を果たしている。また、これまでの検討の経緯等もございませぬので、総合的な調査については透明性、中立・公正性を確保し、県民、市民、利用者等の幅広いご意見を反映しながら検討を進めていくこととしております。そのための具体的な仕組みをお示ししたのがこのP I計画です。今後、このP Iを実施していくに際しては、皆様の信頼とご期待に応えられるよう努力してまいりたいと考えております」というようなことをここで記載しております。

他方で、P I導入を評価されないご意見というのが2つあったわけでございますけれども、これは同じページの下2つでございます。1つは、「P Iで調査の方向性をお膳立てし、新空港建設を補強するための都合のよい意見を集めているのではないか」というご意見、あるいは「高速道路など利用者数のでたらめな予測、予算の過少見積もりなど、官公庁の出す数字は信頼できない」というご意見をいただいております。

少ないとはいえ、こういうご意見にも我々は十分留意して実際の調査というものやっていかなければならないと考えております。これは実績を積み重ねながら信頼を得てやっていくしかないと思えますので、そのようなことが考え方の中に書かれています。前段は同じでございますけれども、後段、「本計画に沿って、開かれた形で議論を積み重ね、皆様の信頼を得ながら進めていきたいと考えております」ということでございます。

2ページは「取り組み姿勢」ということでございますが、ここのご意見というのは一般的なP I実施に際しての姿勢ということでございますけれども、主なご意見としましては例えば2番目のところに、「様々な面でオープンにすることが重要」というご意見、それから4つのところで「賛否両論あると思うが、偏った立場からP Iを進めるのではなく、公正な

見地で論議を尽くすべき」、「幅広い市民参加に向けては“情報の提供”、“多数・少数の意見を公正に”、“公表の原則”というものを実行して、市民が空港問題を身近に感じ取れることが大切」というご意見をいただいております。やはりオープンで公正な姿勢で進めるべきだという意見が多かったように思います。

それから1番下に「幅広い市民参加という考え方はよいが、今必要なのは、専門家のリーダーシップではないか」というようなご意見も頂戴しております。

いずれにしても、PI計画の基本的な考え方というのは計画の最初の方に示されているわけですが、うるさいほどフレーズが出てまいります。改めて「ご指摘のようにオープンで公正な姿勢を確保することが最も重要かつ基本的なことであり、今後、PIを実施していく中で実績として積み重ね、皆様の信頼を得てまいりたいと考えております」ということかなと思います。

それから次は「PI実施主体の役割について」のご意見をいただいております。連絡調整会議でございますが、「PIを実効性のある内容とするためには、中心組織である連絡調整会議がどのような責任を背負っているのか、市民等に明確に示す必要がある」というご意見をいただいております。

この点はまさにPI計画の中でも同様のことが示されているわけでございますけれども、PIの実施体制としてどうしても総合的調査に複数の主体がかかわってきて、市民の目から見ますと、いつ誰がどういうふうにしたのか、どこにどんな情報があるのか、誰に意見を言えばいいのか、こういうことがわかりやすく明確に示されなければいけないということがPI計画の10ページ、11ページにも書かれているところでございますけれども、まさにいただいたご意見もそのようなことを指摘していただいているということでございます。

したがって、この考え方は前段には調整会議の設置の考え方を書いてあるわけですが、「これらのことから、連絡調整会議が方向性(案)を作成する機能と、PIを実施する機能を持つことが適当と考えております。皆様の周知につきましては、今後あらゆる機会をとらえてお伝えしてまいりたいと考えております」ということで、対外的にここがPIをやっていく際の主体となり、窓口となるということを示しているわけでございます。

続きまして、「検討の進め方」、ステップを踏んでやっていくということについてのご意見ですが、これについても「検討項目、判断の根拠をしっかりと公表して、各ステップで確認することが必要」というご意見、あるいは「4つのステップについては適切だ」というご意見もいただいております。

1つ、これはご意見というか質問という形で、「方向性が出なかった、まとまらなかった場合にどうするのか」という疑問が示されているわけでございますけれども、結局のところ、こういう事態にならないために我々としては4つのステップを踏んでやっていこうと考えているということでございます。

これは考え方にもございます。「この計画の中で、検討を4つのステップを踏んで行うこととしておりますが、これは皆様に分かりやすく、また意見を言いやすいようにするためには、現状認識など基本的なところから段階を踏んで、議論を深めていくことが必要であると考えたためであります。このステップに沿って、皆様の参加を得ながら検討を進め、適切な結論を得てまいりたいと考えております」ということでございまして、市民等にと

って、国民にとってと言ってもいいのかもしれませんが、適切な結論が出るようにこういうステップを踏んでいくということを答えているわけでございます。

それから次ですけれども、計画の中で「総合的な判断」という言葉が出てまいります。資料2の4ページに、「今後の取り組み」ということが書いてあるわけですが、この調査によって作成される方向性（案）は、関係行政機関において、政策的視点、技術的視点、民意の3つの視点を総合して絞り込まれ、議会等での審議など所定の手続きを経て決定される」と記述されています。

これをパンフレットでは簡単に「総合的に判断する」という書きぶりになっていたかと思えますけれども、ここの部分は考え方として、「福岡空港の施策の方向性については、PIを実施しながら案が作成され、関係行政機関において、今後の国や地域の政策全体の整合性」、これは政策的視点とか書いてあった部分ですが、「空港や航空機の運航に係る専門技術的な評価」、これは技術的視点と書かれていた部分ですが、「並びに利用者に住民の意見」、これが民意という部分、これを「総合して絞りこまれ、議会等での審議など所定の手続きを経て決定されることとなります」と、少し具体的に記述させていただいたということでございます。

それからPIの名称について、「PIというのはわかりにくいので日本語で表記すべき」というご意見もいただきました。これはずっと私も悩んでいるところでございますけれども、直訳すれば、考え方にも書いてございますが、市民参加、市民参画という言葉になるかと思えます。ただ、単に市民参加、市民参画というよりも、少し広い、あるいは深い意味がこのパブリック・インボルブメントの中に含まれているということで、とりあえずPIという言葉を使用しているのだと。

それはどういうことかという、「市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する意思決定を支援するプロセスという主旨をすべて含んだ言葉としてPIという言葉を使っている」ということが書いてあります。

ただ、できるだけわかりやすくするというので、PIという言葉とともに、例えば今回の一般用のパンフレットには、「幅広い市民参加」というようなフレーズも作らせていただいております。そういった言葉も併せて使っていきたいと考えております。

それから次が「情報提供について」のご意見でございます。情報提供につきまして典型的なのが、「結論が出るまでの過程において、すべての情報を公開してほしい」と、これが1つの典型的なご意見でした。もう1つは、3番目の「情報をわかりやすく十分に提供してほしい」と。

つまり、情報はみんな出してほしいというご意見、それとともに、いろんな情報があったとしても簡単に理解できなかったり、あるいは関心が持てなかったりという内容もあるので、わかりやすく出してほしいと。この2つが典型的なご意見だったと思えます。

したがって、これにつきましては、「開示請求を受けて行う情報公開にとどまらず、積極的な情報提供をやる」ということですが、2段落目がポイントでございます。「国や地域の調査結果をとりまとめた報告書自体を公表するとともに」と、つまり国や地域の調査結果を取りまとめた報告書、これはそのまま全部公開すると。それとともに、「PI活動で提供する情報については、連絡調整会議において複雑多岐にわたる調査内容を分

かりやすく取りまとめて提供してまいります」ということでございます。

したがって、生のものはちゃんと公開するけれども、P I活動として提供するものは十分わかりやすくして、とりまとめて提供しますということでございます。

それから「県外や国外の市民等に対してどういう情報提供ができるのか」ということでございまして、情報提供のやり方については、今後、P I実施計画の中で具体的にお示ししなければならないと思いますけれども、とりあえず考えられるものとしては、県や市の情報センター、あるいは情報公開室といったもので閲覧できる、あるいは福岡空港などの人が集まりやすい公共施設を活用するということもあるでしょうし、最近のIT技術の進歩というものを背景にしまして、インターネットを活用するということなどで、なるべく幅広く情報提供できるように工夫していきたいということが書かれております。

次のページは「意見収集」でございしますが、ここは大きく分けて2つです。1つは、どういふ人を対象範囲に意見を収集するのかということと、もらった意見をどういふふうに取り扱うのかという意見に分かれておりました。

意見収集の対象範囲は非常に多岐にわたっておりまして、例えば2番目には「空港周辺に住んでいる人の意見も聞いて尊重してほしい」というご意見もあれば、「近隣の方の理解も求めてほしい」と、近隣というのは福岡空港に直接関係するところではない近隣の町の人たちの理解ということのようでありまして、「利用者として積極的に意見を出していきたい」、あるいは「利用者の意見を重視してほしい」という意見があるかと思えば、「利用者だけでなく、非利用者からも意見を聞くべきだ」と言われている。

それから「国や県や市も利用者としてP I参加者に加えるべき」という意見もあるかと思えば、企業ということで、「空港・航空関連だけでなく、ほかの交通産業の関係者からも意見を聞くべきだ」という意見もあり、そして「県内、海外居住者にはどのようにP Iに参加させるのか」というご意見もあるということで、とにかく非常に多岐にわたるご意見をいただいております。

これは我々もそういうことを想定しているわけございまして、資料2の15ページには「福岡空港の総合的な調査におけるP I参加者の例」というものが示されているわけでございます。これは極めて幅広く考えているということを示しているわけでございます。この考え方を回答の中にも示しているということでございます。

それから、「もらった意見は公正に取り扱うべきだ」というご意見がございました。これは非常に基本的なことだと考えております。したがって、考え方では「P I活動でいただいたご意見は、個人が特定されるような情報を除いて、実施主体としての考え方も付して公表することが必要と考えております。また第三者機関がP I活動等について監視、助言することで、その適正性、公正性を確保したいと考えております。なお、今回いただいたご意見については、今後策定するP I実施計画の検討に反映してまいりたいと思っております」ということでございます。

それからP Iについては非常に多くの方々が、いろんなメディア、手法を使って周知広報すべきであるというご意見をいただいております。それをぜひやっていかなければいけないと考えているところでございます。この点については非常に多くの方からご意見いただいたところでございまして、今後、実施計画を考える上でも工夫をしなければいけないと考えております。

次の5ページですが、「第三者機関」についてのご意見でございます。これにつきまして、意見として、「助言はどれくらい参考にするのか」、「何名の構成でどんな権限を持つのか明記してほしい」、それから「第三者機関の構成員に一般市民を含めるべきではないか。5、6人は少なすぎる」という意見がございました。それから「公募県民を採用すべき」というご意見、あるいは「PI実施主体が第三者機関を選定するのはおかしい」という意見もありました。

最後の「選定するのはどこにすべきか」ということですが、これは「行政が信用できないから、行政に選定させるのはおかしいのじゃないか」ということですが、最終的にどこが責任を追うかというようなきりのない話でして、最後はやはり行政が責任をもって選任しなければならないのではないかと。PIの先進地である欧州各国の例を見ましても、関係行政機関において選定しているということでございます。

では、どういう人たちで構成すべきかということですが、やはり第三者機関の役割というのは、1つは「福岡空港の総合的な調査について」、「PIのことにに関して」と2つかかっているわけですね。福岡空港の総合的な調査にかかわるPIについて、しかも何を監視するかというと、市民等と関係行政機関とのコミュニケーションというものが適切であるかどうかを監視するということでありまして、これはかなり専門性を要する作業、活動ではないかと考えております。

したがって、当該部分というのは資料2の12ページでございますけれども、「第三者機関の設置概要」というところで構成員について書いております。「福岡空港に関して中立的、客観的な考えを持つとともに、下記の専門的知識を有するメンバー」ということで、空港計画とかPI、法制度、行政手続きなどが重なってくるかもしれませんが、あるいはコミュニケーション、あるいは事業・経営、こういった分野の有識者から構成すべきということが示されております。

それから5~6名では少なすぎるんじゃないかということですが、ずっと動いているPIの監視活動というのは、ある程度の迅速性、機動性等も要求されてくる。例えば、首都圏の外環道路の場合も、100%同じではありませんが第三者機関的な委員会が作られまして、これも5~6名ということですが、だいたいこれぐらいのサイズが望ましいのではないかと考えております。

ただ、今後、実施をしながらある程度柔軟に考える必要があると思っておりますし、最終的には行政が責任を持って選任するわけですが、各種、各分野の有識者、専門家を選んでいく際には、しっかりと選定理由を公表して一般の批判にさらされながら選定していく必要がありますし、候補者を絞っていく段階でどういう方法があるのかということについてバリエーションがあるかもしれない。今後さらに第三者機関の規定等を考える際に検討してまいりたいと考えております。

それから情報公開につきまして、原則公開ということが資料12ページの「設置概要」のその他に書いてあるわけですが、結局のところ第三者機関が活動する際に、審議そのものについて個人情報、事業情報など権利利益にかかわるもの、あるいは審議途中で公開すると著しく誤解を生じるような資料を扱う可能性もございますので、そういったことで公開になじまないものもあるかもしれません。第三者機関が取り扱う資料は、そういうものを除いて公開すべきだと考えているということが示されております。

「具体的な手法」については、いくつかございました。例えばニュースレターでございますとか、あるいは市民協議会に公募県民を入れるべきだというご意見もございました。こういった事は具体的に今後の各ステップの実施計画の中で手法をお示しするわけですから、十分に参考にさせていただきたいと考えているわけでございます。

それからもう 1 つ、次のページですが、重要なご指摘ということでは「スケジュールの明確化や時間管理の必要性」についてのご意見もいただいております。典型的なのが「P I をやっていくことは理解できるが、スケジュールをもっと明確にしてほしい」というような意見が典型でございます。これはいくつか同じような意見がございます。それから「P I も重要だが、そのスピードも重要」という意見も書かれております。

こういった事につきましては、過去の反省というのでもございまして、市民の方々と十分にコミュニケーションを取りながら進めていくために P I をやるということからして、予め全体のスケジュールを今の時点でお示しするのはなかなか難しいのではないかと考えておりますが、一方で、迅速な情報提供、意見収集、時機を失しない判断という適切な時間管理も非常に重要だと認識しているところであります。

それから今回のパブリック・コメントの実施方法について、「意見募集期間は 1 カ月では短すぎるのではないか」というご意見をいただきました。他のいろんな P I の例を見ましても、1 カ月というのは決して短すぎる期間ではなかったと考えておりますけれども、これは今回のパブリック・コメントについてのご意見ですが、今後いろいろと同じような場面が考えられますので、期限の設定も含めまして十分に配慮していきたいと考えている次第でございます。

7 ページ以降は、P I のやり方そのものに直接関係するものではございませんので、非常に簡単にご報告いたします。結局、中身は総合的な調査、P I を実施しながら進めていくということで方向性を出していくわけで、今の時点で個々のご意見に対してどうこうということではございませんけれども、現在の福岡空港に対して、「空席待ちの状態をなくしてほしい」とか「今以上に増やしたら危ないのじゃないか」とか、「限界にきているから何とかしろ」というご意見もいただいております。

それから「近隣空港との連携を図っていくべき」という意見もいろいろといただいております。それから今の空港の拡張、つまり「もう 1 本滑走路を作ることに対応できるのではないか」というご意見もいただいております。それから新空港につきましては、「今の空港が便利がいいので新しい空港を作ると不便になるのではないか」というご意見もいただいておりますし、「お金がかかるのじゃないか」というご意見もいただいております。他方で、今の空港というものの抱えている問題を考えると、「便利な場所に作るなら賛成」という意見もあります。いろんな意見があるわけでございます。

それから資料の 9 ページでは、総合的な調査の中身についての話でございまして、いろいろご意見を頂戴しておりますけれども、例えば 10 ページあたりに、具体的にこういうものも調べるということで項目をあげてご意見をいただいているものもございまして、これらも含めまして、今後の調査の中で反映してまいればと思っている次第でございます。

以上でご報告を終わります。

東部長

ありがとうございました。パブリック・コメントでいただいた様々なご意見を、ご説明いただきました。これからはご説明いただいた件について議論をしたいと思っております。

最初に確認と、我々としてどう評価すべきかということがありまして、1点は別添2のご意見と、考え方について、幹事会で合意が得られれば、これがホームページに載るという理解でよろしいんですね。

田村理事

ホームページにも載せさせていただきますし、他の手段も考えたいと思います。

東部長

それと、パブリック・コメントの中で私自身もどう評価するかということで困っている部分があって、本来がP Iの進め方についてのパブリック・コメントをいただくというところが、福岡空港の総合的な調査に関するパブリック・コメントが数多く寄せられるところは、我々としてどこか反省すべきところがあったのか。最終的にその辺のP Iになるので、もうそれはしょうがないじゃないかと評価すべきか、どうなんだろうか。

田村理事

皆さんからも意見をいただければと思いますが、私はこれは致し方ないというか、却ってありがたいと言いますが、そういうことじゃないかと思うんです。

まずP Iのプロセス、手続きみたいな所で今回のパブリック・コメントをかけているわけですけれども、それにしてはかなりたくさんのご意見をいただいた方だなと思っております。P Iというのは1つの手段でありまして、手段という意味はこれをやりながら何をやろうとしているかということ、やはり福岡空港をどうするのかということが我々の最後の目標なので、その問題そのものに市民の方々が関心を持っていただいていると。そのこと自体、私は非常にありがたいし、重要なことではないかと思うのですが。いろんなご意見もあろうかと思っておりますけれども。

東部長

私自身もそう思うし、今回のP Iということであれば、もう少し何かをすれば寄せられた意見の焦点が絞れたのか私自身そう思います。

田村理事

正直に申しあげれば、中間で1回、パブリック・コメントを実施していますね。中間とりまとめみたいなもので。あの時は数も少なかったし、ご意見はP Iのやり方そのものに対するご意見というのはあまりなくて、新空港反対とか近隣空港使えとか、そういうご意見だったので、そういう意味で今回はかなりバランスを取りながらいろいろいただいたのではないかと思います。

八鍬企画官

資料1の2ページを見ますと、下のcの「P Iには直接関係しないが、総合的な調査に

関するご意見をいただいた方」7名ということで、それ以外の方、aは64名と2名ということで、言ってみればPI計画に関する意見と最後の総合的な調査の内容に関する意見と両方書かれた方が多いのかなというのを考えれば、こういう意見が出てきたのかもしれないところがあるのかなという気がしていますけど。

東部長

先ほどのお話だけではなくて、ご説明いただいたこと全般についてご質問等がありましたらよろしくお願ひ致します。

中島理事

質問ですけど、先ほどご説明なさった第三者機関のところ、それ以前にも出てくるのでしょうかけれども、具体的にPIの考え方と申しますか、そういうものをお示して今後具体的な実施計画に入っていくのでしょうかけれども、要するに第三者機関をいつごろ立ち上げて、いつ頃から稼働していくのだろうか。これは次に説明されるスケジュールとも絡んでくるのでしょうかけれども、その時に目途としていつごろ立ち上げてやっていきますということがご説明されるのでしょうか。それであれば、後ほどお話を聞かせていただければと思いますけれども。

田村理事

基本的にはスケジュールは後ほど説明を申し上げます。大きな流れだけをいうと、第1ステップを実施するために第1ステップの実施計画というものはできれば年内かけて作りたいなという大きな考え方がある、ただ、実施計画そのものを第三者機関にチェックしてもらおうということが必要なんで、少しそれより前に立ち上げておかないといけないのではないかという考え方だけはあると申し上げておきます。

東部長

ほかに意見等ございますか。ほかに無いようでしたら、パブリック・コメントの結果に対する考え方および資料2の「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」を成案とすることについて全員の合意が得られたということでよろしくお願ひ致します。

これをもとに第1ステップの実施計画を作るわけですけども、広範な意見がありますので、これを生かして進めていきたいと思っていますので、我々もスクラムを組んで行いたくよろしくお願ひ申し上げます。

続きまして、議題2に移りたいと思います。

議事(2)今後のスケジュールについて【説明：資料3】

東部長

今後のスケジュールについて、ご説明よろしくお願ひいたします。

事務局

今後のスケジュールにつきまして、事務局からご説明させていただきます。資料 3 でございます。

今後のスケジュールでございますけれども、P I 計画、先ほど決定されました P I 計画の 19 ページに、「今後の取り組み」ということで記載されておりますけれども、P I に関して我々が当面やっていかななくてはならない大きな作業といたしましては、実施計画の作成ということと、第三者機関の設置というものがございます。当連絡調整会議といたしましても、これを重点的に今後進めていくということでございます。

資料 3 を見ていただきますと、そのあたりを最初の 3 行ほどに書いておりますけれども、「連絡調整会議においては、総合的な調査の連絡調整のほか、P I に係る実施計画の策定、第三者機関の設置など、P I 実施に向けての準備を行う」ということで考えております。

段取りといたしましては、まず、福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方（P I 計画）の決定ということで、これは先ほどこの場で決定していただきました。

これに従いまして、今後は P I の実施計画、第 1 ステップに係る実施計画というものを作成していくということになります。7 月に入ったあたりから作業に着手いたしまして、11 月まで 3 カ月ほどかけて原案を作成したいと考えております。その後、市民意見等をどう取るかはまだはっきりしていませんが、そういったものも合わせて年明けには、先ほど P I 計画の中にもありましたけれども、実施計画を第三者機関の評価を受けるということになっておりますので、年明けに第三者機関の評価を受けて確定ということで考えております。

その後、第 1 ステップを実施する準備を行いまして、平成 17 年度のできるだけ早い時期に第 1 ステップに入りたいと思っておりますのでございます。

それで実施計画の中身でございますけれども、これも先ほどの P I 計画の 19 ページに「実施計画に記載すべき事項」というものが書いてありまして、「当面のステップにおける検討内容にあわせて、何が課題であるか、どのような視点の意見を収集する必要があるかを明確にするとともに、必要かつ適切な手法について記載する」ということが述べられております。

ですから実際にどういった実施計画を作るか、構成あたりにつきましては 7 月以降の作業の中で考えていくことになろうかと思いますが、イメージ的なものとしては各ステップでの目標ですとか論点、実施期間の目安とか P I 手法、どういった形で情報提供や意見収集を行うか、そういったことが主な内容になるのかなと現段階では考えているところでございます。

それからつきまして資料 3 の最後のところ、第三者機関の設置でございます。10 月中を目途と書いておりますが、これは先ほど P I の実施計画を第三者機関の評価を受けようことを申しましたが、そのためには少なくとも年内に設置する必要があるかと思えます。ただし、第三者機関の委員の方々にある程度福岡空港の総合的な調査の中身、内容であるとか経緯、そういったところを予めよく知っていただくことも必要になろうかと思えますので、目標としましては 10 月中を目途に設置したいと考えているところでございます。今後のスケジュールについては以上です。

東部長

ありがとうございました。今後のスケジュールについて、資料 3 に基づいてご説明いただきましたけれども、何か意見等ございますか。

松本部長

では私のほうから一言、コメントを。実施計画の第 1 ステップの策定が 7 月から早速ということで、11 月ごろには原案作成と、なかなかタイトなスケジュールだなと思うのですが、一方で、ここにいる我々関係者、P I そのものの実施経験者というのは極めて数少ないと思うんです。多分、実施計画の策定にあたっての P I の基本的な考え方とか精神は今日までの議論で相当我々も理解できているのだけれども、具体的な方法論についてどんな方法が効率的なのか、効果的なのかといったあたりのノウハウを身をもって知らない人間が大多数ですので、事務局にとってはご苦労になるかもしれないですけれども、数少ないであろう国内の事例を十分集めていただいて、今回、福岡空港のケースに照らして効率的、効果的な手法を整理していただくことが肝要かなと。

短い時間の中ではありますが、勝手なお願いながら事務局のご苦労をお願いしたいなという気がしております。

東部長

ありがとうございました。それに関連してこの第 1 ステップの原案作成までが一連の流れの中で一番苦しい時期だと思うんですね。各ステップによって P I の目的も調査の成果物も違って来るけれども、手法としては着せ替え人形のようなもので、ボディがあれば後は何とか。今はボディづくりのところなので、かなりタイトだなというのは思っています。

しかし、ここで汗を流しておく、あとは流れるようになるのかなと思うので、事務局だけの話ではなくて我々も一緒にやっついていかないといけないので、その辺は一緒に汗を流したいと思いますのでよろしくをお願いします。

事務局

ありがとうございます。第 1 ステップの実施計画ということで、先ほど言われましたとおり、第 2 ステップ以降のベースになるような実施計画になると思いますので、先ほど意見がございましたとおり、先進事例なんかも十分勉強するとともに、専門家の方々のご意見も十分に拝借しながら、慣れない作業になるかと思いますががんばっていきたいと思います。

東部長

ほかに何か意見等ございませんか。

八鍬企画官

確認ですけれども、P I の第 1 ステップの実施計画の原案作成が 11 月となっているのは、この原案というのは P I にかける内容というのではなくて、どういうふうにするかという

実施計画を決めるということですよ。かける内容を決めるのではないですよ。

東部長

PIにかける内容は今年度中に決定して、それを来年度にPIにかける。PIのかけ方と理解しています。

田村理事

ここに書いてないこととして、実施計画を作った後に第1ステップのPIのスケジュールというのがあるはずなんですが、少なくとも16年度の調査を受けてかけるものが決まってくるということだと思いますので。

松本部長

ある程度スケジュール的なものもこの原案の中に入ってくるということですね。

田村理事

それはそうだと思います。

事務局

どこまで具体的にかけるかはまだはっきりいたしません。おおむねの実施期間とかは項目として入れなくてはいけないのかなと。といいますのは、PIを受ける方の心の準備といいますか、そういったものもある程度必要だと思いますので、いつごろ始まるのかなというのは関心事ではないかと思うんですが、どこまで記載できるかはわかりませんが、考える必要はあるかなと思います。

東部長

ありがとうございました。何か意見等ございますか。

(発言なし)

東部長

無いようでしたら、今後のスケジュールについて今ご説明いただいた考え方を生かしながら、進めていくということにしたいと思います。

続きまして、議題3の、「福岡空港調査連絡調整会議開催要領の改正について」資料4に基づき事務局よりご説明お願いいたします。

議事(3) 福岡空港調査連絡調整会議開催要領の改正について

事務局

「連絡調整会議の開催要領改正案」のご説明をさせていただきます。資料4です。今日承認いただきましたPI計画、この中身にしながら、開催要領の中でこの会議の役

割を明確化する意味で改正を行うものでございます。

次のページに新旧対照表を載せておりますのでこれで説明いたしますと、2の(2)でございます。これは会議の連絡調整事項を示したのですが、現在までは「情報提供及び意見収集の進め方の検討に関すること」となっておりましたけれども、連絡調整会議がPIの実施主体ということになりました関係で、そこを「実施等に関すること」と改正するものでございます。以上です。

東部長

ありがとうございます。何か意見がございますか。

田村理事

要は2の(1)と(2)で、(1)が方向性案の検討主体としての事務だし、(2)はPI実施主体としての事務だと。両方を調整会議でやっていくということが明確化されたということだと思いますけど。

東部長

それでは、開催要領の改正について、全員の了解が得られたということでよろしくお願ひ申し上げます。

予定している議事はここまでですが、本日の議事全般について質問・意見等がございますか。

(発言なし)

東部長

では、予定した議事はすべて終了したので、事務局に進行を戻します。

(3)閉会

事務局

それでは、これをもちまして福岡空港調査連絡調整会議幹事会の第1回を終了させていただきます。お疲れ様でした。